Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7385

31. 05. 90

Große Anfrage

der Abgeordneten Frau Teubner, Frau Rock, Frau Oesterle-Schwerin, Weiss (München), Frau Beck-Oberdorf, Frau Flinner, Frau Frieß, Frau Garbe, Frau Hillerich, Frau Kelly, Frau Kottwitz, Frau Nickels, Frau Saibold, Frau Schmidt (Hamburg), Frau Schoppe, Frau Wollny, Frau Eid, Frau Dr. Vollmer, Frau Beer, Frau Vennegerts und der Fraktion DIE GRÜNEN

Emanzipation vom Auto – das Recht der Frauen auf eine Verkehrswende III

Gleichstellung durch Beteiligung

Planungsverfahren haben sich in der Praxis als undemokratisch für Frauen erwiesen. Frauen sind zwar scheinbar überall subsumiert, gezeigt hat sich aber, daß bei Bürgerbeteiligungsverfahren, wenn überhaupt, dann weit überwiegend Männer die Möglichkeit wahrnehmen, Anregungen und Bedenken zu äußern bzw. das Wort bei Versammlungen zu ergreifen. Die insgesamt geringe Beteiligungsbereitschaft von Frauen und Männern läßt keineswegs auf sonstige Zufriedenheit schließen, das Gegenteil ist der Fall. Die Planer/innen und Politiker/innen erreichen die Bürger/innen nicht. Die Beteiligungsphase in den Planverfahren gerinnt zur Farce.

1. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um dieser Entwicklung entgegenzusteuern?

2. Inwieweit glaubt die Bundesregierung bei der Erarbeitung des Baugesetzbuches den Gleichbehandlungsgrundsatz berücksichtigt zu haben?

3. Wie waren die Sachverständigengruppen zur Erarbeitung des Baugesetzbuches (BauGB) und zur Novellierung des Raumordnungsgesetzes (ROG), bezogen auf den Anteil weiblicher Expertinnen, zusammengesetzt?

4. Was wird die Bundesregierung gegen die Komplexität und Kompliziertheit der Planverfahren angesichts der notwendigen Beteiligung betroffener Bürgerinnen und Bürger, also Laien, tun?

5. Frauen halten sich durch die gesellschaftliche Zuweisung von Hausarbeit und, sobald sie Kinder haben, auch von Kindererziehung, insbesondere wenn sie nicht erwerbstätig

sind, sehr häufig im unmittelbaren Wohnumfeld auf. Die Aktionsraumforschung hat gezeigt, daß der Aktionsradius von Haus- und Familienfrauen erschreckend gering ist. Durch die im Vergleich zu Männern häufigere Anwesenheit von Frauen im Wohnumfeld ist ihre Betroffenheit von Planung gravierender. Speziell verkehrsplanerische Maßnahmen bringen starke Beeinträchtigungen für den Alltag der Frauen mit sich.

In welcher Form ist die Bundesregierung bemüht, insbesondere Frauen als die Hauptbetroffenen von Planungen im Verkehrsbereich zu beteiligen und ihre berechtigten Interessen zu berücksichtigen?

6. Frauen kennen in ihrem Wohnumfeld nicht nur die nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit zu erschwinglichen Preisen, sondern auch sämtliche Hindernisse, Umwege und Gefahrenorte für sich und ihre Kinder.

   Wie gedenkt die Bundesregierung gesetzlich zu verankern, daß das Alltagswissen von Frauen, das sie zu Expertinnen des Wohnumfeldes macht, mit in die Planungen einfließt?

7. Wie will die Bundesregierung im BauGB als Rahmengesetz für Länder und Gemeinden verankern, daß die Interessen von Frauen und dem Wissen von Frauen adäquate Kenntnisse in Planungsprozesse eingehen?

8. Wann beabsichtigt die Bundesregierung neue Beteiligungsformen entwickeln zu lassen, die Frauen speziell berücksichtigen?

9. Ist die Bundesregierung über Beteiligungsmodelle für Frauen aus anderen Ländern informiert, wie z. B. aus Holland, die die Durchführbarkeit und Sinnhaftigkeit von weitgehenden Beteiligungsmodellen für Frauen belegen?

10. Hält die Bundesregierung angesichts der eingeschränkten Beteiligungsmöglichkeiten gerade für Frauen Planverfahren weiterhin für demokratisch, nachdem sie in § 3 Abs. 1 Nr. 3 BauGB die Möglichkeit geschaffen hat, von der Unterrichtung und Erörterung von Plänen abzusehen, wenn dies bereits zuvor auf anderer planerischer Grundlage erfolgt ist?

11. Wie stellt sich die Bundesregierung die Berücksichtigung des Wissens und der Interessen von Frauen angesichts der im § 11 BauGB enthaltenen Möglichkeit vor, Bebauungspläne nur anzuzeigen, damit also die Beteiligungsphase zu umgehen?

12. Wie gedenkt die Bundesregierung, die Beteiligung an Planverfahren für meist fachfremde Bürger/innen zu erleichtern?

    Welchen Grad an zusätzlichem ehrenamtlichen Arbeitsaufwand zur Erlangung der Kenntnisse bez. Verfahrensfragen und Planvorlagen, die notwendig sind, wenn Betroffene über die verschiedensten Möglichkeiten der Planung informiert sein wollen, hält sie für zumutbar?

    Wird sie Initiativen in Richtung einer Erleichterung in diesem Sinne ergreifen?

13. Ist die Bundesregierung bereit, Frauen als Trägerinnen öffentlicher Belange anzuerkennen und die entsprechenden Gesetze wie z. B. das Personenbeförderungsgesetz (§ 14 Abs. 5 Nr. 2), das Bundesfernstraßengesetz (§ 18), das Baugesetzbuch (§ 4) zu ändern, die die jeweiligen Beteiligungsformen regeln?

Ausbildungs- und Forschungsförderung

Obwohl die verkehrs- und raumplanenden Disziplinen einen starken gesellschaftlichen Bezug haben, dem seit Ende der 60er Jahre mit klassen-, schichten- und gruppenspezifischen Untersuchungen Rechnung getragen wird, ist die explizit geschlechtsspezifische Betrachtungsweise bis heute in der offiziellen Forschung(sförderung) kaum zum Tragen gekommen.

Frauenforschung in der Verkehrs- und Raumplanung fand und findet überwiegend in Form von Diplomarbeiten und kleineren räumlich wie inhaltlich begrenzten Forschungsarbeiten statt und wird damit marginalisiert. Auch in der Ausbildung können sich Frauen bislang allenfalls mit männlichen Vorbildern und Inhalten identifizieren. Um eine ganz entscheidende Diskriminierung von Frauen, die in Bau- und Ingenieurberufen arbeiten, abbauen zu helfen, ist die gezielte Förderung bereits in der Ausbildung für Mädchen und Frauen erforderlich.

Ausbildungsförderung

14. Welche Ausbildungsförderung von Frauen in Bau-, Ausbau-, Ingenieur- und Planungsberufen des Verkehrswesens und des Städtebaus wie z. B. Ausbildungszentren speziell für Frauen gibt es bisher?

15. Hat die Bundesregierung Mittel speziell für die Ausbildungsförderung von Frauen in o. g. Berufen bereitgestellt, und wenn ja, in welcher Höhe?

    Wenn nein, warum hält sie dies für überflüssig?

    Welche Mittel gedenkt sie in Zukunft hierfür vorzusehen?

16. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der in Bau-, Ausbau- und Planungsberufen in Ausbildung befindlichen ausgebildeten und in diesen Berufen tätigen Frauen und Männer?

17. Welche grundlegenden Analysen zur Ausbildungs- und Arbeitssituation von Frauen in Bau-, Ausbau-, Ingenieur- und Planungsberufen bundesweit hat die Bundesregierung erstellen lassen?

18. Gibt es von der Bundesregierung finanzierte Weiterbildungs- und Qualifikationsvertiefungsprogramme, -seminare etc. für bereits in diesen Berufen tätige Frauen?

19. Welche Frauenförderpläne, bezogen auf die Ausbildungsförderung im Verkehrsplanungsbereich auf Länderebene, sind der Bundesregierung bekannt?

20. Nicht nur die Planung, auch die Ausführung von Planung ist nach wie vor in Männerhand.

    Was wird die Bundesregierung unternehmen, um Handwerkerinnen, Frauenbaufirmen und Frauenplanungsbüros vorrangig zu fördern, z. B. über Gründungsdarlehen?

21. In welcher Weise gedenkt sie die Auftragsvergabe von öffentlichen Trägern hinsichtlich des Gleichbehandlungsgrundsatzes zu beeinflussen, um o. g. Fachfrauen besonders zu unterstützen?

Forschungsförderung

22. Hat die Bundesregierung bisher Frauenforschung im Bereich der Stadt-, Verkehrs- und Regionalplanung durch die Forschungsvergabe der Ministerien [Bundesministerium für Verkehr (BMV), Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau), Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT), Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft (BMBW)] und Bundesanstalten (BAST, BfLR) gefördert?

    Wenn ja, welche Arbeiten zu welchen Themen sind abgeschlossen bzw. laufen noch?

23. In welchem finanziellen Umfang konnte diese Forschung betrieben werden?

    In welcher Relation stehen diese Mittel zu den für technologische Forschung verausgabten?

24. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß angesichts dessen, daß technologische Forschung stets ein wesentlich höheres Finanzvolumen erfordert und damit bindet, der Verzicht auf einzelne verkehrspolitisch sinnentbehrende Technologie-Forschungsprojekte im Verkehrsbereich wie z. B. die Stelzenbahn Transrapid und die Umwidmung dieser Mittel in einen Haushaltstitel für Grundlagenforschung, evtl. angesiedelt beim BMV (vgl. Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1989, Einzelplan 12, Drucksache 11/3355, vom 17. November 1988), wesentlich größeren verkehrspolitischen Nutzen für wesentlich mehr Menschen erbringt und damit zumindest finanziell bereits wesentlich früher und weitergehende Erkenntnisse über die Mobilitätsbedingungen und -chancen von Frauen ermöglicht hätte?

25. Warum werden die vom Staatssekretär im BMV, Dr. Knittel, im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages (45. Sitzung am 4. Oktober 1989) bei der Beratung des Antrags der Fraktion DIE GRÜNEN zum Bundeshaushalt 1990, Einzelplan 12, „Forschungsvorhaben zur Ermittlung der Mobilitätsbedürfnisse von Frauen" und „Forschungsvorhaben zur Beseitigung unnötiger Mobilitätszwänge" angekündigten

Forschungsvorhaben zu Mobilitätsbedingungen und -chancen von Frauen nun nur in völlig reduzierter Weise durchgeführt?

26. In welchem Umfang ist die Bundesregierung bereit, Frauenforschung über die oben genannten Behörden in Zukunft zu unterstützen, um damit auch Signale für die universitäre Forschung zu setzen?

27. Mit welchen Mitteln sollen die Forschungsvorhaben finanziert werden, und wie hoch wird das Fördervolumen sein?

28. Welche Instrumente zur Erhebung des Verkehrsverhaltens hat die Bundesregierung entwickeln lassen, um die spezielle Situation von Frauen adäquat in verkehrsplanerische bzw. -politische Entscheidungen einfließen lassen zu können?

29. Wie schätzt die Bundesregierung die Tauglichkeit der bereits verwendeten Erhebungsinstrumente im Rahmen der von ihr beauftragten „Kontinuierlichen Erhebung des Verkehrsverhaltens" (KONTIV) aus den Jahren 1976 und 1982 und der z. Z. bearbeiteten KONTIV ein bezüglich der Erfassung kombinierter Wegeketten von Frauen?

30. Innerhalb der ausschließlichen Wegekategorisierung in „Berufs-", „Freizeit-", „Ausbildungs-", „Geschäfts-", „Einkaufs-" und „Urlaubsverkehr" werden nicht nur die (Versorgungs-)Wege von Frauen (oder Reproduktionsarbeiten leistenden Männern) nicht angemessen erfaßt (z. B. typische Wegekombinationen wie Kind zum Kindergarten bringen, Erledigung beim Schuster, Weg zur Halbtagserwerbsarbeitsstätte, Einkauf, Kind abholen etc.), sondern die Mobilitätsstrukturen von Frauen für Planer/innen auch unsichtbar gemacht und aus dem Bewußtsein verkehrspolitisch Verantwortlicher verdrängt.

    Wie stellt sich die Bundesregierung ein angemessenes Ausweisen der Mobilitätsstrukturen von Frauen vor?

31. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Tagesabläufe von den allermeisten Männern, die bis heute keine Reproduktionsarbeiten leisten, mit dem verwendeten Fragebogen im Rahmen der schriftlichen Haushaltsbefragung am besten abfragbar sind, nicht aber die von denjenigen, die die Hausarbeit machen, und denjenigen, die die Kinder versorgen, also von immer noch weitestgehend den Frauen?

32. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die KONTIV als Grundlage z. B. für die Generalverkehrsplanung in Städten und Gemeinden verwendet wird, und daß
    - einerseits angesichts des geringen Stichprobenumfanges an den Tagen Montag bis Freitag von nur 10 000 Haushalten bundesweit keine sinnvolle Aussage verkehrsplanerischer oder -politischer Art auf kommunaler bzw. regionaler Ebene möglich ist,
    - andererseits die Art der schriftlichen Haushaltsbefragung der KONTIV weitgehend als Vorbild genommen wird, wenn vor Ort eine Befragung zum Verkehrsverhalten durchgeführt wird, und

- daß damit die in der KONTIV verwandte Erhebungsmethode durch ihren Vorbildcharakter eine ständige Reproduktion und Verfestigung der verschwiegenen Fehler gerade bezogen auf die Nichterfassung der Tagesabläufe von Frauen bewirkt?

33. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf in der Hinsicht, daß das nur bruchstückhafte Wiedergeben des tatsächlichen Alltags vor allem der weiblichen Bevölkerung durch die Datenbasis der KONTIV baldmöglist durch die Entwicklung neuer Methoden zur Erhebung der Verkehrsbedingungen von Frauen ersetzt wird?

34. Hält es die Bundesregierung für verantwortbar, daß auf der unzulänglichen Datenbasis der KONTIV weiterhin Verkehrsmodelle zur Prognose von Verkehrsentwicklungen entworfen werden?

35. Sind der Bundesregierung Untersuchungen
    - über die Auswirkungen von Verkehrsberuhigung/Tempo 30 von Frauen,
    - über die Auswirkungen von Schadstoffen unter dem Gesichtspunkt des Arbeitsplatzes Straße von Frauen,
    - über Unfälle nach geschlechtsspezifischen Gesichtspunkten und
    - über das Verkehrsverhalten von Frauen bekannt?

36. Zu welchen Ergebnissen kommen diese Untersuchungen in bezug auf eine frauengerechte zukünftige Verkehrsplanung und Verkehrspolitik?

37. Ist der Bundesregierung das katastrophale Wissensdefizit über die Lebensbedingungen und das Verkehrsverhalten von Frauen in ländlichen Räumen bewußt, und wie gedenkt sie dies bei der weiteren Forschungsvergabe zu berücksichtigen?

Gleichstellung durch Gleichbehandlung

Die Gleichstellung von Frauen hat insbesondere in den ingenieurwissenschaftlichen Berufen, die immer noch die Verkehrs-, Raum- und Stadtplanung etc. maßgeblich bestimmen, sowohl personell als auch inhaltlich, vorsichtig ausgedrückt, Nachholbedarf. Während auf der einen Seite seit vielen Jahren immer mehr qualifizierte und engagierte Frauen die Hochschulen ausgebildet verlassen, erweisen sich auf der anderen Seite die führenden Etagen der Universitäten und Bundesbehörden im Planungs- und Verkehrsbereich dem weiblichen Geschlecht gegenüber als ausgesprochen resistent. Eine konsequente berufliche Förderung von Frauen ist deshalb dringend geboten.

38. Wie beurteilt die Bundesregierung das geschlechtsspezifische Macht- und Betroffenenverhältnis im Verkehrsgeschehen, wenn nur 1,3 Prozent aller leitend tätigen Personen im Verkehrswesen weiblich sind (Nahverkehrstaschen-

buch), dagegen aber Frauen zu fast zwei Dritteln bei den Fußgänger/innen-Sorgentelefon-Aktionen in Berlin (1987) und Kassel (1984) unter den Anrufenden vertreten waren?

Welche Konsequenzen und welchen Handlungsbedarf leitet die Bundesregierung daraus ab?

39. Welche Erfahrungen aus Gleichstellungsstellen anderer Bundesministerien, Landesministerien über die Effektivität dieser Einrichtungen bezogen auf schon erreichte Gleichbehandlungsregelungen, gesetzliche und faktische Veränderungen etc. liegen der Bundesregierung vor?

40. Wie erklärt sich die Bundesregierung, daß in den Entscheidungen der verkehrspolitisch relevanten Ministerien und Behörden bisher die verkehrspolitischen und -planerischen Belange von Frauen so gut wie nicht berücksichtigt werden?

41. Wie gedenkt die Bundesregierung dem Verfassungsauftrag der Gleichbehandlung hinsichtlich verantwortlicher Positionen in der Verkehrs-, Städtebau- und Raumplanungspolitik nachzukommen?

Welche in ihren Kompetenzen liegenden Veränderungsnotwendigkeiten sieht sie?

42. Unter welche Verpflichtungen sieht sie sich durch die 1980 von der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages geforderten Frauenfördermaßnahmen gestellt, was die verkehrspolitisch relevanten Institutionen betrifft?

43. Welche konkrete Umsetzung hat die Forderung nach vermehrter Einstellung von Frauen, insbesondere Beamtinnen und weiblichen Angestellten in Laufbahnen des höheren Dienstes sowie der Übertragung besonders herausgehobener Dienstposten auf Frauen erfahren, wie sie der Bundesverkehrsminister in seinem Schreiben vom 20. Mai 1988 an die nachgeordneten Ober- und Mittelbehörden richtete?

44. Wie viele Frauen im Vergleich zu Männern (in Prozent) finden sich unter den Neueinstellungen in den Ministerien und den Behörden seitdem?

Wie hat sich dieser Anteil jeweils im Vergleich zu den Vorjahren verändert?

45. Zu welchem Anteil waren und sind Frauen in den letzten 40 Jahren jeweils im einfachen, im mittleren, im gehobenen und im höheren Dienst im Bundesverkehrsministerium und in den dem Bundesverkehrsministerium nachgeordneten Behörden tätig?

46. Wann hat zuletzt eine Stellenausschreibung seitens der oben genannten Behörden nicht den Wortlaut gehabt, daß sie (gemäß Schreiben des Bundesverkehrsministeriums an die nachgeordneten Ober- und Mittelbehörden vom 20. Mai 1988) „grundsätzlich ‚geschlechtsneutral' gefaßt wird, so daß Bewerber und Bewerberinnen gleichermaßen angesprochen werden, damit jeder Anschein einer Zurücksetzung von Bewerberinnen vermieden wird"?

Sind vor Mai 1988 immer noch Stellenausschreibungen nicht so formuliert worden, „daß sich Frauen zu einer Bewerbung aufgefordert fühlen" mußten, wie von der Richtlinie zur beruflichen Förderung von Frauen in der Bundesverwaltung (Bek. d. BMI vom 24. Februar 1986 – VII 8 – 126230/6) gefordert?

47. Dem Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag über die Gleichstellungsstellen in Bund, Ländern und Gemeinden vom 28. Juni 1989 ist zu entnehmen, daß es bisher in den verkehrspolitisch relevanten Ministerien und Bundesbehörden keine Gleichstellungsstellen gibt.

    Wann wird die Bundesregierung veranlassen, daß im Bundesministerium für Verkehr, im Bundesbauministerium, im Bundesministerium für Forschung und Technologie und in der Bundesanstalt für Straßenwesen, der Bundesanstalt für Landesplanung und Raumordnung Gleichstellungsstellen eingerichtet werden?

48. Wie werden die Gleichstellungsstellen personell, materiell und finanziell ausgestattet sein?
    - Welche Kompetenzen werden die Gleichstellungsbehörden haben?
    - Wie wird die inhaltlich verbindliche Einflußnahmekompetenz aussehen?
    - Wie stellt sich die Bundesregierung die umfassende fachliche Intervention in die bestehenden Entscheidungsstrukturen vor?
    - Sind Vetorechte als entscheidendes Instrument der Einflußnahme vorgesehen?

49. Wie bewertet die Bundesregierung die von der Bundesarbeitsgemeinschaft der Frauenbüros formulierten „Notwendige(n) Rahmenbedingungen für die Arbeit von Frauenbeauftragten" (Wiesbaden 1989), die
    - deren Querschnittsfunktion und deshalb ämterübergreifende Arbeit bei Ansiedlung an der Verwaltungsspitze,
    - deren Einstufung als Führungskräfte aufgrund der erfahrungsgemäß überdurchschnittlichen Vielfalt der Tätigkeit, des hohen Erwartungsdrucks, hoher Konflikt- und Kooperationsbereitschaftsanforderungen und hoher Anforderungen an bewußtseinsverändernder Öffentlichkeitsarbeit nach innen wie außen,
    - die Verpflichtung aller internen Referate, Bereiche, Abteilungen etc. auf die Unterstützung der Frauenbeauftragten

    begründen, und wird sie diese als Minimalanforderungsprofil umzusetzen suchen?

    Wenn nein, warum nicht?

50. Welche Motive veranlaßten noch im August vergangenen Jahres den Bundesverkehrsminister, „Verfahren zur beruflichen Förderung von Frauen" durch die Einführung einer

Frauenbeauftragten in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) dem „Interesse einheitlicher Regelungen für den gesamten Geschäftsbereich" unterzuordnen (Schreiben Z13/04.05.09/5 des BMV vom 2. August 1989)?

51. Läßt sich auch nach Auffassung der Bundesregierung aus dieser Haltung schließen, daß der BMV in „einheitlicher Regelung" Frauenbeauftragte in seinem gesamten Geschäftsbereich einstellen wird?

    Für welchen Zeitpunkt ist dies geplant?

52. Wie sieht die Bundesregierung ihrerseits die uneinheitliche Regelung in ihrem Geschäftsbereich, wonach in einzelnen Bundesbehörden Frauenbeauftragte eingeführt worden sind, der BMV eine solche in der BASt jedoch mit eben selbiger Begründung bisher abgelehnt hat?

53. Wie soll eine institutionalisierte Zusammenarbeit mit den bestehenden und zukünftigen Fachfrauenorganisationen und deren beratender Tätigkeit gewährleistet werden?

54. Welche Erfahrungen und Informationen sind der Bundesregierung über
    - schon existierende Gleichstellungsstellen in mit der Verkehrsplanung befaßten kommunalen, regionalen und Landes-Planungsbehörden und Verkehrsbetrieben,
    - die Ausstattung und Kompetenzen (auch bezogen auf die inhaltliche Einflußnahme auf und Integration in Entscheidungsstrukturen) dieser Gleichstellungsstellen

    bekannt?

55. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Gestaltung der Gleichstellungsstelle beim Zweckverband Großraum Hannover, die eine inhaltliche Einflußnahme und eine inhaltliche Zusammenarbeit der Gleichstellungsbeauftragten mit den Fachabteilungen vorsieht und realisiert?

56. Setzt die Bundesregierung die Quotierung
    - bei bundeseigenen Verkehrsbetrieben,
    - bei landeseigenen und kommunalen Verkehrsbetrieben

    durch?

    Wann?

    Werden dabei bis zu deren Realisierung vorrangig Frauen eingestellt werden?

57. Gibt es eine Frauenkommission oder Gleichstellungsbehörde, die sich der Grundlagentexte der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie der Regelwerke annimmt?

58. Wie viele Frauen sind in den jeweiligen Gremien, die diese Grundlagentexte erarbeiten, vertreten?

59. Wenn Frauen daran nicht quotiert beteiligt sind, wann wird die Bundesregierung entsprechend auf eine Umstrukturierung dieser Gremien hinwirken bzw. eine mit Kompetenzen ausgestattete Frauenkommission einrichten?

Bonn, den 31. Mai 1990

Frau Teubner
Frau Rock
Frau Oesterle-Schwerin
Weiss (München)
Frau Beck-Oberdorf
Frau Flinner
Frau Frieß
Frau Garbe
Frau Hillerich
Frau Kelly
Frau Kottwitz
Frau Nickels
Frau Saibold
Frau Schmidt (Hamburg)
Frau Wollny
Frau Eid
Frau Beer
Frau Vennegerts
Hoss, Frau Schoppe, Frau Dr. Vollmer
und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56,5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333